IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 5)**

z dnia 24 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 5)

24 maja 2023 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat efektów wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)";

– informację ministra infrastruktury na temat planów inwestycji drogowych z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)".

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Michał Klawinowski** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Anna Mróz** dyrektor Departamentu Budżetu i Projektów Unii Europejskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Sławomir Kotylak** dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, **Paweł Tonder** dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Szanowni państwo, myślę, że nie będziemy dłużej czekać.

Zaczynamy posiedzenie podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury.

Czyli już oficjalnego otwarcia dokonałam.

Porządek dzienny obejmuje dwa punkty. Jest to informacja ministra infrastruktury na temat efektów wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)". I punkt drugi: informacja ministra infrastruktury na temat planów inwestycji drogowych z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)". Czy do porządku dziennego macie państwo posłowie jakieś uwagi? Jeśli nie, to uważam, że porządek dzienny został przyjęty, w związku z tym możemy rozpocząć procedowanie.

Bardzo serdecznie witam na dzisiejszym posiedzeniu panią dyrektor Agnieszkę Krupę. Będę teraz czytała nazwiska tych osób, które zostały zaproszone. Pani Monika Michalska, zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infra-

struktury, pan Michał Perliński, naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, pani Honorata Siemińska, naczelnik wydziału w Departamencie Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury. Rozumiem, że pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza reprezentuje pani dyrektor. I dalej mamy: z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nie widzę pana dyrektora. Pani Anna Mróz – dyrektor Departamentu Budżetu i Projektów Unii Europejskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pani Katarzyna Zielińska-Heitkötter – zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Pan Michał Klawinowski – starszy inspektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Mamy przedstawicieli województwa lubuskiego: pan Sławomir Kotylak, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, i pan Paweł Tonder, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze. Witam bardzo serdecznie. I przedstawiciele Centrum Unijnych Projektów Transportowych: pani Agnieszka Szymańska, dyrektor Departamentu Projektów Drogowych CUPT, i pani Joanna Lech, dyrektor CUPT. Witam wszystkich bardzo serdecznie. Oczywiście witam państwa posłów.

Wiem, że mamy przygotowaną prezentację, w związku z tym poproszę o jej przedstawienie. To będzie prezentacja dotycząca pierwszego czy drugiego punktu, pani dyrektor? Obu punktów, rozumiem? Dobrze, dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Prezentację widzą państwo na ekranach. Zrobiliśmy ją dość syntetyczną, żeby przedstawić wszystkie najważniejsze informacje. Jeżeli państwo będą zainteresowani szczegółowymi informacjami, to oczywiście albo odpowiemy dzisiaj, albo – jeżeli będą one dość obszerne – to standardowo, jak zwykle umawiamy się na posiedzeniach komisji lub podkomisji, przyślemy je pisemnie.

W związku z tym zacznijmy naszą prezentację. Pani przewodnicząca zapowiedziała już temat, więc nie będziemy go powtarzać i przejdźmy do merytorycznych zagadnień.

W temacie naszej podkomisji wskazany był „Program budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)” i na samym początku należy się państwu wyjaśnienie, że ten program obowiązywał do końca zeszłego roku. Został on przyjęty w 2015 r. Wówczas, w 2015 r., limit programów był ustanowiony na 107 mld zł. Przez te wszystkie lata obowiązywania program był kilkakrotnie nowelizowany, przede wszystkim w zakresie limitu finansowego, który był powiększany. I w ramach limitu ujmowane były kolejne zadania inwestycyjne. Ostatecznie program zakończył swoje funkcjonowanie na poziomie 166,5 mld zł. W tej formie zadania, które nie zostały w nim zakończone, przeniesiono do kolejnego programu rządowego, który poruszymy w kolejnej prezentacji.

Program na lata 2014–2023 zakładał wybudowanie ok. 3700 km dróg w nim wskazanych i z tego 330 km to były autostrady. Przepraszam, to może oddam… Bo ja mówię, ale zapominam państwu pokazać kolejne slajdy. Program zakładał wybudowanie ponad 3700 km dróg krajowych, w tym było 330 km autostrad, ponad 3000 km dróg ekspresowych oraz 371 km dróg krajowych klasy GP, czyli głównej przyspieszonej; przede wszystkim chodziło tutaj o obwodnice miast.

I na koniec 2022 r., czyli wówczas, kiedy ten program przestał obowiązywać, obejmował on realizację 281 odcinków, z czego zakończonych zostało 157 – to jest ponad 2000 km dróg, które zostały zakończone i oddane do użytku kierowcom. W realizacji było kolejnych 88 odcinków, jest to długość ponad 1300 km, i 10 było w przetargu, to jest kolejnych ponad 130 km dróg.

Łącznie na moment, w którym ten program przestał obowiązywać, mieliśmy zakończonych, oddanych do użytku i w realizacji ponad 3000 km dróg. Pozostałe zadania były albo w przetargu, albo w trakcie przygotowania. W ramach „Programu budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2014–2023” wykorzystywaliśmy środki z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. I w ramach programu „Infrastruktura i środowisko”, potocznie nazywanego POIiŚ, i w ramach instrumentu CEF mieliśmy łącznie do dyspozycji ponad 40 mld zł.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie środków w ramach POIiŚ, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowę o dofinansowanie dla 82 projektów. Pozwala to na wykorzystanie 98% alokacji, czyli tak naprawdę możemy powiedzieć, że ta alokacja jest już wykorzystana. W tym momencie zostały nam tylko resztówki, które będziemy alokowali na projekt budowy drogi ekspresowej S1, odcinek Kosztowy – Bielsko-Biała.

W zależności od ostatecznego rozliczenia zadań albo będziemy podpisywali umowę o dofinansowanie dla tej inwestycji, albo jeszcze jednej, którą oczywiście mamy przygotowaną. Ale to wszystko będzie zależało od kursu i ostatecznego rozliczenia zadań. W każdym razie z kwoty 43 mld zł, która jest dostępna, wkład GDDKiA z umów o dofinansowanie to ponad 42 mld zł. Czyli, tak jak państwo widzicie, zostało nam do zagospodarowania niespełna 900 mln zł. Możemy spokojnie to zrobić tym jednym wskazanym projektem, który w najbliższym czasie będzie również podpisany, czyli projektem budowy drogi ekspresowej S1.

Jeżeli chodzi o refundacje, które już wpłynęły do Krajowego Funduszu Drogowego w ramach i POIiŚ, i funduszu CEF, to jak państwo widzicie, jest to ponad 41,5 mld zł, które zostały zagospodarowane w ramach KFD na budowę dróg w ramach „Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023".

Pokazuje to, że jeżeli chodzi o fundusz POIiŚ, nie mamy żadnego ryzyka związanego z wykorzystaniem tych środków. Pełna alokacja, tak jak w poprzednich perspektywach w odniesieniu do GDDKiA, będzie wykorzystana w całości. Nawet w sytuacji, kiedy będą pojawiać się oszczędności z innych sektorów i będzie możliwość przeniesienia ich na budowę dróg krajowych, to my, wzorem poprzednich perspektyw, też chętnie byśmy te środki zaalokowali. Obecnie wykorzystujemy swoją alokację – i wykorzystamy ją w pełni.

Tutaj na slajdzie widzą państwo umowy o dofinansowanie, które były podpisane w odniesieniu do tych dróg ujętych w programie budowy dróg krajowych, i jak widać, jest to znaczna część zadań, które uzyskały w ramach tego programu dofinansowanie. Ale oczywiście musimy też pamiętać, że te środki nie pokrywają w pełni zapotrzebowania na projekty inwestycyjne. Tak jak powiedzieliśmy na początku, wartość programu budowy dróg krajowych to ponad 160 mld zł. Środki unijne z perspektywy, która właśnie się kończy, to jedynie 43 mld zł. Pozostałe środki muszą zostać zapewnione w ramach środków krajowych – i w ramach środków krajowych środki te są zapewniane poprzez Krajowy Fundusz Drogowy.

Jeżeli chodzi o drugi z funduszy, czyli fundusz CEF, w kończącej się perspektywie Komisja Europejska przyznała nam środki na jeden projekt. Jest to projekt graniczny budowy drogi ekspresowej S61 Szczuczyn–Budzisko. W ramach tego projektu dostaliśmy prawie 380 mln euro i większość zadań ujętych w tej umowie została już zakończona i oddana do ruchu. Pozostaje nam jeden odcinek, który zakończy się w trzecim kwartale tego roku – i pozwoli to nam już na ostateczne rozliczenie wykorzystania środków z funduszu CEF. Do zakończenia pozostał nam odcinek Ełk Południe – węzeł Wysokie i, jak już wskazałam, nie ma ryzyka, że będziemy mieli problemy z rozliczeniem tego funduszu.

Jeżeli chodzi o nasz nowy program, czyli ten program, który obowiązuje od 1 stycznia bieżącego roku, jest to „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2023 r. (z perspektywą do 2033 r.)". Program został przyjęty w grudniu przez Radę Ministrów. Jako data obowiązywania jest wskazany 1 stycznia 2023 r., tak żeby zachować pewien porządek w zakresie perspektyw unijnych. Ponieważ zaczyna nam się kolejna perspektywa unijna, to postanowiliśmy stworzyć nowy program rządowy obejmujący te zadania, które jeszcze się nie zakończyły z poprzedniego programu, i one zostały ujęte w załączniku nr 2 do tego programu. Oczywiście program został uzupełniony o kolejne tytuły inwestycyjne, zostały one wskazane w załączniku nr 1 do tego programu. Są to nowe zadania, które nie miały dotychczas zapewnionych środków finansowych, więc „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r." pozwoli nam już zakończyć całą sieć dróg szybkiego ruchu, czyli zbudować pełną sieć autostrad i dróg ekspresowych, która jest wskazana w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Z nowych zadań, które mają dzięki temu zapewnione środki finansowe, jest to ok. 2600 km dróg. W ramach tego programu, oprócz budowy nowych ciągów, z uwagi

na utratę przepustowości zostały zapewnione środki także na uzupełnienie o kolejne pasy już istniejących autostrad. Są to autostrady A1, A2 i A4. Jeżeli chodzi o autostradę A4, mamy tu najdłuższy odcinek i duże wyzwanie realizacyjne.

Z tych 2600 nowych inwestycji ponad 1700 stanowią drogi ekspresowe i mamy oczywiście istotną modernizację dróg ekspresowych klasy GP. W tym programie jest to jedynie 170 km, ponieważ są tu wskazane te odcinki, które będą rzeczywiście podlegały istotnej modernizacji. Natomiast pozostałe drogi krajowe, które są w zarządzie GDDKiA, są objęte innym programem rządowym, tzw. programem wzmocnień, o którym dzisiaj nie będziemy mówić, ponieważ on dotyczy istniejącej sieci. W ramach tamtego programu będziemy przebudowywać i rozbudowywać pozostałą sieć dróg krajowych klasy GP, która jest w zarządzie GDDKiA. Dla porządku wskażę, że mamy jeszcze jeden program inwestycyjny – „Program budowy 100 obwodnic". Ten jest dedykowany wyłącznie wyprowadzeniu ruchu z miejscowości. Jak sama nazwa wskazuje, dotyczy on budowy 100 obwodnic na sieci dróg krajowych. W związku z tym, że nie był on przedmiotem dzisiejszej podkomisji, nie będziemy o nim dzisiaj mówić.

Jeżeli chodzi o ten nowy program, obowiązuje od 1 stycznia tego roku, czyli niespełna pięć miesięcy, obecnie mamy w realizacji już jedną inwestycję – jest to rozbudowa drogi ekspresowej S19. Tutaj mówimy o dobudowie drugiej jezdni do istniejącego przekroju 2 + 1, który niestety z biegiem czasu nie spełnił swoich celów w zakresie swobodnej przepustowości. Obecnie mamy w przetargu kolejnych siedem odcinków.

Rządowy program dotyczy perspektywy unijnej na lata 2021–2027, czyli tej perspektywy, która obecnie się rozpocznie. Zgodnie z założeniami KE ta perspektywa nie będzie już tak bogata dla dróg krajowych. Alokacja, na którą obecnie możemy liczyć – i ona już się nie zmieni – to maksymalnie 20 mld zł, czyli o połowę mniej, niż było w poprzednich perspektywach finansowych. Program operacyjny, który…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

20 mld zł czy 20 mld euro?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Złotych. W poprzedniej perspektywie było ponad 43 mld zł, w tym momencie mamy do czynienia z maksymalną kwotą ok. 20 mld zł.

Program operacyjny, z którego będziemy korzystać, to program „Fundusze europejskie na infrastrukturę, klimat, środowisko", potocznie nazywany FEnIKS. Oczywiście mamy możliwość ubiegania i ubiegamy się o środki z funduszu CEF. Już mamy pierwsze środki z tego funduszu.

Jeżeli chodzi o program FEnIKS, obecnie alkokację, która została przyznana na drogi krajowe, wstępnie już rozdzielono, GDDKiA dostała 18,4 mld zł. Oczywiście ta kwota jest przeliczona po obecnym kursie. Ona będzie z biegiem okresu ewoluować czy może ewoluować i z tej kwoty ponad 18 mld zł na sieć bazową TEN-T będziemy mogli pozyskać niespełna 5 mld zł, na sieć kompleksową jest to prawie 12 mld zł i na inwestycje poza siecią TEN-T jest to ponad 1 mld 600 mln zł

Obecnie nie mamy jeszcze listy z uwagi na rozpoczynającą się perspektywę i niezakończone negocjacje w tym zakresie. Nie mamy jeszcze ostatecznie zamkniętej listy inwestycji, które uzyskają dofinansowanie z funduszu FEnIKS. Ale biorąc pod uwagę skalę alokacji, które mamy, i skalę inwestycji ujętych w rządowym programie budowy dróg, jak widać, nie będzie tu żadnego problemu z wykorzystaniem środków. Tak jak mówiłam, mamy więcej środków, które mogłyby wykorzystywać alokacje z istniejącej perspektywy.

Naszym założeniem jest, żeby jak najszybciej pozyskać te środki również z programu FEnIKS. Dlatego w pierwszej kolejności chcemy je przeznaczać na projekty, które już zostały rozpoczęte, czyli są to tzw. projekty fazowane, które rozpoczęły się w poprzedniej perspektywie finansowej i będą kontynuowane na przełomie. Dzięki temu możemy już od pierwszego roku funkcjonowania perspektywy te środki pozyskiwać. Jesteśmy już gotowi do występowania z wnioskami. Jak tylko będą wszystkie procedury spełnione, to rozpoczniemy podpisywanie umów o dofinansowanie, w pierwszej kolejności na projekty fazowane, aby te środki pozyskać jak najszybciej.

W obecnej perspektywie mamy też możliwość ubiegania się o środki z funduszu CEF. Jest to specjalna pula na lata 2021–2027. Z uwagi też na sytuację geopolityczną mamy trochę więcej możliwości aplikowania o te środki niż w poprzedniej perspektywie. Obecnie dostaliśmy już środki z KE na pierwszy projekt, gdzie mamy już zawartą umowę. Jest to projekt partnerski realizowany przez stronę polską oraz stronę słowacką. Jeżeli chodzi o stronę polską, jest to budowa drogi ekspresowej S19, węzeł Dukla – Barwinek. Jeżeli chodzi o projekt słowacki, Słowacy nie są zaawansowani tak bardzo jak my w kwestii procesu przygotowawczego. W związku z tym część słowacka obejmuje proces przygotowawczy po stronie słowackiej, po stronie granicznej, kontynuacji naszej drogi ekspresowej S19, tak aby szlak Via Carpatia był tutaj spójny, zarówno w Polsce, jak i na Słowacji.

Wartość kontraktu, tak jak państwo widzicie, wynosi ponad 1,5 mld zł, natomiast wpłat unijnych jest ponad 320 mln euro. Jeżeli chodzi o ten projekt, tutaj środki mogą być przekazywane zaliczkowo i KE już w zeszłym roku nam te środki przekazała. Środki te zasiliły KFD i będą na bieżąco wykorzystywane na realizację tego projektu. Zakończenie realizacji tej drogi ekspresowej przewidujemy na 2027 r. i rozliczenie wszystkich środków unijnych w ramach tego projektu.

W tym momencie mamy złożony jeszcze jeden wniosek dla drogi ekspresowej S12, również w ramach funduszu CEF, z puli tzw. korytarzy solidarnościowych. To z kolei projekt, który jest składany z partnerem z Ukrainy. Projekt zawiera drogę ekspresową po stronie polskiej na odcinku Teosin–Dorohusk. Oprócz tego komponent polski zawiera jeszcze elementy, które są niezbędne do obsługi przejścia granicznego. Czyli tutaj będzie z nich korzystał zarówno KAS, jak i urząd wojewódzki, który odpowiada za przejścia graniczne i zamierza zbudować tutaj nowe przejście graniczne.

Jeżeli chodzi o wkład GDDKiA, jest to 38 mln zł i najprawdopodobniej ten projekt zostanie oceniony pozytywnie i te środki również dostaniemy wspólnie z partnerem ukraińskim. Po stronie ukraińskiej także przewidywana jest realizacja parkingów i modernizacja dróg na odcinkach przy granicy.

W ramach funduszu CEF nie jest tutaj podana pełna prezentacja, ale jeszcze państwu dopowiem. Przewidywane są kolejne konkursy, głównie w zakresie mobilności wojskowej. Będziemy już składać wnioski na kolejne projekty, ale z uwagi na to, że nie mamy jeszcze ostatecznego potwierdzenia, czy one będą jeszcze miały szansę na uzyskanie dofinansowania, czy nie, to imiennie jeszcze nie będziemy ich wskazywać. Natomiast liczymy na to, że także znajdą one poparcie w KE, bo również dotyczą ściany wschodniej i stanowią bardzo istotne uzupełnienie sieci również z tego punktu widzenia mobilności wojskowej.

Jeżeli chodzi o informacje syntetyczne, to z naszej strony dziękujemy. Oczywiście jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję.

Otwieram w związku z tym dyskusję. Bardzo proszę państwa posłów obecnych na sali o zadawanie pytań. I zgłaszanie się. Ja mam zacząć?

Pani dyrektor, chciałabym zapytać o drogę krajową nr 22. W którym ona momencie jest? W jakim komponencie? Dlatego że ona nigdzie się nie pojawia w tych programach. A wiem, że robicie państwo jakieś prace dokumentacyjne. To jest bardzo potrzebna droga, ona ma bardzo niebezpieczne odcinki i dobrze by było również dla tej drogi określić perspektywę czasową. Bo ona, jak już powiedziałam, generuje bardzo duży ruch i myślę, że nadawałaby się do tego, żeby pochylić się nad nią kompleksowo i doprowadzić do tego, by doczekała się kompleksowej modernizacji, może podniesienia standardu. To po pierwsze.

Po drugie, chciałabym spytać: jakie warunki realizacyjne będzie przewidywała dla wykonawców nowa perspektywa i nowy program? I od czego ewentualnie to zależy? Czy będzie w tych programach możliwości zaliczkowania robót? Wiemy, że sytuacja gospodarcza jest kiepska. Wiemy, że sytuacja wielu przedsiębiorstw z branży drogowej również jest kiepska. One wszystkie czekają na rozpoczęcie tych konkursów, tych przetargów, robót. Natomiast nie może być tak, jak było w niektórych ostatnich programach, że wyko-

nawcy musieli tak naprawdę sami kredytować roboty, a dopiero później te pieniądze odzyskiwali. Myślę, że taki system zaliczkowania byłby dobry i można by to uwzględnić.

Odnośnie do tej ostatniej drogi mam takie pytanie i wątpliwość, którą się tutaj podzieliłam z kolegą. Przewidywane tam są roboty z budową przejścia granicznego. I moje pytanie jest takie: skoro mamy taką perspektywę, że Ukraina wystąpiła i stara się o przyjęcie do UE, czy nie będzie powtórki takiej sytuacji, jaka była na granicy zachodniej, gdzie wybudowano kilka potężnych terminali: Świecko, Olszyna, Gubinek, wydano mnóstwo pieniędzy, a tak naprawdę one w tej chwili stoją i nie zawsze jest pomysł na ich wykorzystanie. Czy nie powinniśmy myśleć perspektywicznie odnośnie do potencjalnej budowy nowego przejścia – rozumiem w Dorohusku chyba, tak? To daję pod rozwagę.

I oczywiście proszę powiedzieć, jak państwo przewidujecie, wspomniałam właśnie o potencjalnych przetargach, konkursach – jak to widzicie w swojej perspektywie? Jaki jest harmonogram? Kiedy mogą ruszyć pierwsze konkursy, pierwsze przetargi? Kiedy wykonawcy mogą liczyć na to, że ta cała machina inwestycyjna będzie uruchomiona?

To ja na razie tyle, potem będę miała pytanie dodatkowe, ale z trochę innej działki.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Czyli, rozumiem, po kolei odpowiadamy, tak?

Jeżeli chodzi o pytanie pierwsze, droga krajowa nr 22 jest drogą, która nie jest wskazana w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w związku z tym nie ma ona i nie będzie miała klasy drogi szybkiego ruchu. Dlatego jej przebudowa i rozbudowa w zależności od potrzeb i od analiz, które w tym zakresie są prowadzone, jest ujęta w programie, który dotyczy istniejącej sieci drogowej, czyli w programie nazywanym u nas potocznie programem wzmocnienia.

Program również zaczął obowiązywać od 1 stycznia bieżącego roku. Jest to pierwszy program rządowy, który obejmuje swoim długoletnim zakresem właśnie inwestycje na istniejącej sieci drogowej poza siecią autostrad i dróg ekspresowych. W tym programie zarezerwowanych jest ponad 50 mld zł na przebudowę i rozbudowę istniejących dróg krajowych. Droga krajowa nr 22 akurat jest w tej dobrej sytuacji, że przygotowania do jej przebudowy i rozbudowy rozpoczęły się już parę lat temu. Ponieważ jest to dość długa droga, przebiegająca przez kilka województw, to jej stan jest różny. W pierwszej kolejności były realizowane czy rozpoczynane prace przygotowawcze w oddziale w Gdańsku, ale one systematycznie zostały uzupełnione o kolejne odcinki z pozostałych oddziałów. Jeżeli chodzi o oddział lubuski, droga w tym oddziale również została wskazana do przebudowy lub rozbudowy – w zależności od tego, co wyjdzie z analiz zarządcy. Środki są zabezpieczone w ramach programu wzmocnień i w zależności od prowadzonego procesu inwestycyjnego – w tej chwili nie mam harmonogramu zakończenia tej przebudowy – ta droga zostanie zmodernizowana. Jeżeli jest taka potrzeba, to oczywiście szczegółową informację, kiedy będą zakończone czy oddawane poszczególne odcinki, przekażemy państwu na piśmie.

Jeżeli chodzi o…

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, oczywiście. Ja wcześniej nie wyraziłam prośby – rozumiem, że ta prezentacja też do nas trafi?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak, prezentacja jest nawet już tam wgrana.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak? Dobrze.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Oczywiście na drodze nr 22, tam gdzie jest taka konieczność, przewidziane są obejścia miejscowości.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie, czyli nowy program i serię pytań związanych z nowym rządowym programem do 2030 r., zaliczki – tak, oczywiście zaliczki są już w tej chwili standardem w ramach naszych inwestycji i wykonawcy z ich korzystają.

Jeśli chodzi o nowe przejście graniczne, to oczywiście te rozważania również były prowadzone po naszej stronie. Jeżeli chodzi o przejścia graniczne, to resortem odpowiedzialnym jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, ono zarządza wszystkimi przejściami granicznymi. Musimy sobie jeszcze zdawać sprawę z tego, że wejście jakiegoś państwa do UE nie oznacza wejścia do strefy Schengen. Te daty na pewno… Jeżeli Ukraina wejdzie do strefy Schengen, nie będzie to równoznaczne z jej wejściem do UE. Ta perspektywa nie została określona ani jednej, ani drugiej…

Tak, dokładnie. A poprawa przepustowości przejść granicznych jest potrzebna tu i teraz. Biorąc pod uwagę ilość towarów, które są transportowane drogą lądową, te przejścia muszą być udrożnione i poprawione.

I trzecie pytanie: kiedy rozpoczną się przetargi i realizacja? Jeżeli chodzi o realizację programu, idzie ona płynnie. Nie mamy czegoś takiego jak zakończenie przetargów z jednego programu i czekanie na przygotowanie drugiego. Programy rządowe w zakresie dróg krajowych przechodzą między sobą jeden w drugi, w związku z tym pozwala nam to na zachowanie ciągłości procesu inwestycyjnego. I tak jak powiedziałam, obecny program obowiązuje od 1 stycznia, czyli od niespełna pięciu miesięcy. Oprócz tych zadań z dotychczasowego programu mamy w ramach nowego programu już jedno zadanie w realizacji i kolejne są w przetargach. W związku z tym ten proces już się rozpoczął i będzie, tak jak dotychczas, płynnie kontynuowany.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy macie, koledzy, jakieś pytania? Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ja też mam kilka pytań, w miarę krótkich. Pierwsze pytanie dotyczy informacji, jaką pani dyrektor była łaskawa przedstawić, mówiącej o skierowaniu środków na drogę S1 Bielsko Biała – Mysłowice. Tam była mowa o 800 mln zł. Czy to miałoby być na jakiś nowy zakres prac? Prosiłbym o wyjaśnienie, o jaką formułę chodzi w tym zakresie, w tej informacji.

Druga rzecz – bardzo bym prosił o wyjaśnienie w zakresie źródeł finansowania, bo pojawiła się informacja, że część autostrad, które są w zarządzaniu GDDKiA, stanie się autostradami bezpłatnymi. W związku z tym to jest konkretny ubytek przychodów finansowych, które to przychody trafiają do funduszu, z którego budowane są m.in. drogi. Ponadto państwo będzie musiało ponosić koszty utrzymania tych dróg, w związku z tym oprócz tego ubytku związanego z przychodami nastąpi konieczność wydatkowania środków, które mogłyby być wydatkowane na inne drogi, na inne cele. W związku z tym jak państwo widzą stabilność w perspektywie do 2030 r. tego funduszu? Skoro, po pierwsze, prowadzone są działania, które mają uszczuplić wpływy na ten fundusz. Po drugie, środki z UE też będą bardziej skromne niż w poprzedniej perspektywie. I trzecia rzecz, że rzeczywiście, jeżeli popatrzymy na harmonogram finansowy, to mamy niemalże dwukrotny wzrost wydatków, począwszy od 2024, 2025 r. Czyli na jakiej podstawie państwo zakładają tak optymistyczną sytuację, że właśnie wydatki pochodzące z budżetu państwa czy środki finansowe wewnętrzne będą w stanie wzrosnąć o 100% w stosunku do tego, co na przykład jest w tym roku? A w latach poprzednich to rosną nawet chyba trzykrotnie, jeżeli popatrzymy na przykład na rok 2021.

Więc bardzo bym prosił o informację, na jakiej podstawie przyjęto tak optymistyczne założenia i czy jest w ogóle plan na realizację tak wysokich przychodów. Jeżeli tak, to na czym to się opiera? I ostatnie pytanie: co dalej z Beskidzką Drogą Integracyjną? Ona była w wielu programach, ale tak naprawdę nie widać chęci do realizacji. Jest dużo słów, jest dużo obietnic. Pamiętam 2016 r., pani premier Szydło, pan minister Adamczyk już niemalże asfaltują tę drogę pomiędzy Bielsko-Białą a Głogoczowem – do dzisiaj nie ma decyzji na temat konkretnego zabezpieczenia finansowania, poza tym że zostało to ujęte w tym programie. Natomiast jeżeli popatrzymy na podstawy finansowe – no, są one bardzo wątpliwe. Więc też pytanie: co dalej z Beskidzką Drogą Integracyjną, jak w państwa harmonogramach ona wygląda i w jaki sposób będzie finansowana? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pani dyrektor czy kto będzie odpowiadał?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Oczywiście.

Jeżeli chodzi o pytanie pierwsze, to faktycznie, może nie dopowiedziałam. Wykorzystanie środków unijnych polega na tym, że przeznaczamy je na te zadania inwestycyjne, które realizujemy, i wykorzystanie alokacji nie wymaga żadnych dodatkowych robót. W związku z tym, jeżeli chodzi o projekt S1, będzie się to odbywało tak jak dotychczas. Czyli droga realizuje się w ramach ustalonego zakresu finansowego, jest podpisana umowa z wykonawcą. Jeżeli mamy podpisaną umowę z wykonawcą, mamy decyzję, czy możemy wykorzystywać, aplikować środki unijne na ten zakres, który został przewidziany.

Biorąc pod uwagę wykorzystanie alokacji w kończącej się perspektywie finansowej, zostało nam właśnie w tej alokacji ponad 800 mln zł i te 800 mln musimy dedykować jakiemuś projektowi. Podjęliśmy decyzję, że tym projektem będzie właśnie droga ekspresowa S1. Nie będzie wymagało to żadnego dodatkowego okresu realizacyjnego w tym projekcie. Po prostu ten projekt alokuje nam środki unijne.

Jeżeli chodzi o źródła finansowania, to dla rządowego projektu budowy dróg będą one analogiczne jak dla poprzednich programów od 2010 r., wówczas kiedy zmianami ustawowymi zostało umożliwione wykorzystanie środków z KFD na realizację nowych inwestycji drogowych w bardzo dużej skali. Tamta zmiana oprócz powiększenia wpływów z opłaty paliwowej, które były wówczas przeprowadzone dwukrotnie, umożliwiła funduszowi także zaciąganie instrumentów dłużnych. Oczywiście nie jest tutaj niespodzianką ani tajemnicą, że KFD oprócz źródeł, które do niego wpływają systematycznie, m.in. z opłaty paliwowej, z refundacji czy z opłat elektronicznych, posiłkuje się również długiem, emituje też obligacje oraz zaciąga kredyty w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Biorąc pod uwagę perspektywy wpływów środków z tych instrumentów w postaci opłaty paliwowej, opłaty elektronicznej, refundacji oraz możliwości zaciągania długów w KFD, projekty wieloletnie wskazują, że nie będziemy mieli problemu z utrzymaniem płynności we wskazanym okresie.

Jeżeli chodzi o Beskidzką Drogę Integracyjną, jak najbardziej środki w ramach programu są na nią zapewnione. W dotychczasowych działaniach mieliśmy trochę związane ręce z uwagi na proces sądowy czy odwoławczy, który był wykorzystywany przez strony w odniesieniu do tego projektu na każdym etapie. To też jest już powszechna informacja, że aktualnie mamy już zakończony proces sądowy w tym zakresie i możemy już dalej ruszać z tym projektem. W projekcie jest w tym momencie opracowywana koncepcja programowa, która umożliwi nam ogłoszenie przetargu, a po jego rozstrzygnięciu przystąpienie do realizacji.

Aktualnie zakończenie tego zadania jest przewidziane na 2031 r. Oczywiście wcześniejsze harmonogramy, które już wcześniej przedstawialiśmy, jak pan poseł za chwilę pewnie nam wypomni, wskazywały inne daty, ale proces sądowy niestety był dość długi i byliśmy nim związani. Musieliśmy poczekać na rozstrzygnięcie sądu, stąd przesunięcie terminu realizacji tej inwestycji, ale środki finansowe są zabezpieczone w ramach programu.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jeszcze tylko jedno pytanie, bo pani dyrektor o tych przesunięciach już mówiła, więc pominę. Ale jest drugie ważne pytanie: jaki na dzisiaj jest stan zadłużenia funduszu?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Powiem z pamięci. Jeżeli chodzi o stan zadłużenia w postaci długu nominalnie i odsetek, które w całym okresie będziemy musieli spłacić, jest to, wydaje mi się, niespełna 80 mld zł, więc jest dużo, dużo mniej, niż przewidywaliśmy w latach wcześniejszych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Grabarczyk proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję.

W uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych wskazany został szacunek 2 mld 300 mln zł jako dziesięcioletni ubytek wpływów z poboru opłat. To wartość, która pozwala na sfinansowanie kilkudziesięciu kilometrów drogi szybkiego ruchu. W jaki sposób ten ubytek zostanie uzupełniony? Czy przewidujemy podwyższenie opłaty paliwowej? Czy też przygotowywane są jakieś inne źródła, które wyrównają tę lukę?

I trzy pytania szczegółowe. Okazuje się, że mamy problem z wyekspediowaniem z Polski zboża. Te główne porty, Gdańsk, Gdynia, mają ograniczoną przepustowość, dodatkowo pewne przestrzenie w tych portach zajmuje składowany tam węgiel. Być może szansą w pewnej perspektywie byłoby zbudowanie lepszego dostępu do mniejszych portów na Bałtyku, takich jak Kołobrzeg, Darłowo, Ustka. Ale to wymagałoby przyspieszenia realizacji drogi ekspresowej S6, która ciągnie się przez całe Wybrzeże, od Gdańska do Szczecina. Jak wygląda w tej chwili przygotowanie tej inwestycji?

Muszę zapytać też o drogę ekspresową S11, bo to też byłby korytarz, który prowadziłby na to środkowe Wybrzeże, z dostępem do tych trzech portów, które wskazałem. Przynajmniej na tym odcinku od A2, czyli od Poznania w kierunku północnym.

I dopytam o realną perspektywę poszerzenia autostrady A2 o trzeci pas pomiędzy Łodzią a Konotopą. Tam zagęszczenie ruchu i zjawisko kongestii stało się powszechne i praktycznie o każdej porze dnia i nocy efektywny czas przejazdu jest daleki od normatywnego. Ta sytuacja może jeszcze zostać spotęgowana, gdy przeprowadzimy ustawę znoszącą opłaty na sąsiadującym odcinku, czyli Konin–Stryków. W związku z tym ruch wpływający od Strykowa do Konotopy będzie większy. I dlatego ten harmonogram jest tak istotny.

Dopytałbym jeszcze o kilka… ale to wystarczy na dzisiaj.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor, proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Dobrze, to po kolei. Ubytek 2 mld zł, które zostały wskazane w projekcie ustawy, będzie omawiany jutro na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Nie przewidujemy i nie toczą się żadne prace w zakresie powiększenia opłaty paliwowej, obecnie pozostaje ona bez zmian. Nie toczą się obecnie również prace, aby wprowadzić jakieś inne źródła finansowania KFD niż te dotychczasowe, ale oczywiście prowadzimy rozmowy z Ministerstwem Finansów na temat ewentualnej możliwości odzyskania w jakiś sposób czy zrekompensowania tych środków.

To, co pan minister wskazał, to jest perspektywa 10 lat, w związku z tym nie możemy tu mówić o znacznym uszczerbku przychodów KFD. Jeżeli mówimy o perspektywie roku, w żaden sposób nie będzie to wpływało na zaburzenie płynności…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Średniorocznie tak to jest określone – ok. 230 mln zł, czyli mniej więcej koszt obwodnicy.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak, biorąc pod uwagę dzisiejsze ceny, faktycznie takiej niedużej obwodnicy.

Jeżeli chodzi o problem z wyekspediowaniem zboża, mogę oczywiście powiedzieć, że dziękuję za nadzieje, jakie pan minister pokłada w mojej odpowiedzi, ale na wszystkich rzeczach się nie znam. Natomiast jeśli chodzi o drogę ekspresową S6, to cały jej przebieg de facto jest już albo oddany, albo w realizacji, więc tutaj nie możemy nawet mówić o przyspieszeniu, ponieważ ten proces już jest na ostatniej prostej.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S11, faktycznie w dotychczasowych programach nie miała zabezpieczonych środków w całym swoim przebiegu na realizację, prowadzone były prace przygotowawcze. Zresztą one w dalszym ciągu są kontynuowane, natomiast w rządowym programie budowy dróg mamy zabezpieczone już środki na cały ciąg drogi S11. Obecne harmonogramy wskazują, że realizacja zakończy się do 2030 r. Oczywiście

możemy rozmawiać o przyspieszeniu, ale musimy też pamiętać, że proces inwestycyjny jest nieubłagany, jeżeli chodzi o terminy uzyskiwania decyzji, głównie o terminy czy procedurę, którą wszystkie strony wykorzystują, a więc odwołania, a potem skargi do sądów administracyjnych. Jeżeli okaże się, że ten proces, mówiąc kolokwialnie, przeprowadzimy bezboleśnie i strony nie będą korzystały z tych swoich praw, to istnieje szansa na przyspieszenie tego procesu.

Jeżeli chodzi o poszerzenie autostrady A2, te prace przygotowawcze również się toczą. Tutaj była też dyskusja na temat realizacji tego odcinka i rozważano za i przeciw – czy robić to w systemie „Projektuj i buduj", czy w systemie tradycyjnym. Obecny harmonogram wskazuje, że zakończenie tej inwestycji – która musi być prowadzona pod ruchem i będzie dużym wyzwaniem dla zarządcy drogi, żeby nie sparaliżować ruchu pomiędzy tymi dwoma miastami – nastąpi w 2028 r. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

To ja w nawiązaniu do tej ostatniej kwestii. Wiem, że A2 będzie poszerzana pod tzw. ruchem. Dlaczego w związku z tym nie trwają prace, aby wykonać przedłużenie S8 od węzła Łódź Południe do Tomaszowa do S8, przez co uzyskalibyśmy alternatywną drogę łączącą Dolny Śląsk z Wrocławiem? I przez to ograniczylibyśmy wiele ryzyk związanych z tym ruchem, który na A2 już dziś jest ogromny. Po zwolnieniu z opłat na odcinku od Strykowa do Konina będzie jeszcze większy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pani dyrektor?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak, oczywiście.

Prace przygotowawcze się toczą. Co prawda nie są one określane jako przedłużenie S8, będzie to przedłużenie drogi ekspresowej S74. Środki zostały już zabezpieczone i w tym momencie na tym ciągu zaczynamy proces przygotowawczy od przysłowiowego zera – i ten proces został już uruchomiony. Środki na prace przygotowawcze z budżetu państwa zostały już zakończone i zaczynamy od studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które musi wskazać nam przebieg tej drogi, ponieważ wcześniej ten odcinek nie był ujmowany w żadnych analizach. Ten proces więc już się rozpoczął.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa jeszcze? Proszę bardzo, pan dyrektor Kotylak.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego Sławomir Kotylak:

Dziękuję, chyba mnie słychać.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, ponieważ reprezentuję województwo lubuskie, mam trzy pytania. Jedno z pytań dotyczy omawianej już autostrady A2, chodzi tu o węzeł Słubice. Od dłuższego czasu obserwowana jest okresowa blokada dróg będących w zarządzie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, które znajdują się w okolicach węzła autostradowego, w tym m.in. dróg wojewódzkich, za które odpowiada siedzący obok mnie pan dyrektor. W związku z tym mam pytanie: jakie prace są obecnie prowadzone zmierzające do rozwiązania problemu samej obwodnicy Słubic, czyli drogi krajowej nr 29 w połączeniu, być może przez Kunowice, z drogą krajową nr 32 i oczywiście już sam wylot w stronę granicy z Niemcami? Tam zwężenie z dawnym terminalem przejścia granicznego też powoduje spore komplikacje. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie: kontynuując podróż przez województwo lubuskie, ale zmierzając bardziej na południe – droga S3 i problem, który wynika de facto ze starań Urzędu Miasta Zielonej Góry, jak i zarządu dróg wojewódzkich, które mają wyprowadzić część ruchu,

tzw. obwodnicę, odrzańskim układem komunikacyjnym w stronę węzła S3 Sulechów, dzisiaj projektowanego jako węzeł S3 Południe.

Natomiast zarówno samorząd Zielonej Góry, jak i samorząd Sulechowa od dawna upomina się o podjęcie działań i ustaleń zmierzających do ustalenia przyszłości węzła na drodze S3 Sulechów Północ. Jest to związane również z planami działań o charakterze wojskowym, czyli drogi o szczególnym znaczeniu i dojazdu do Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost.

Jest też pytanie: czy informacje uzyskiwane przez urząd miasta, które wskazują, że jakieś prace w tej materii zostały podjęte – to są informacje życzeniowe czy faktyczne? Czy coś się w tej materii dzieje?

I trzecie pytanie: droga krajowa nr 27, przebieg Nowogród – Zielona Góra, tzw. droga śmierci, oraz dalszy przebieg od Nowogrodu do miejscowości Żary – dość istotne pogorszenie się stanu technicznego tej drogi przy jednoczesnym bardzo gwałtownym wzroście liczby pojazdów na tym odcinku. Moje pytanie dotyczy tego, czy w przyszłej perspektywie, która ruszyła, jest szansa – ponieważ nie jest ona na tę chwilę chyba nigdzie wpisana – na jakąś większą przebudowę lub inwestycję czy z jakiejś formy resztkowej, czy z listy rezerwowej, aby objąć tę drogę zakresem choćby przywrócenia jej podstawowych parametrów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję. A zanim pani dyrektor odpowie, to ja dołożę jeszcze jedno pytanie.

Jak rozmawiamy o autostradzie A2 i poruszaliśmy niejednokrotnie temat węzła Łagów, wiem też, że będziecie państwo rozmawiać z koncesjonariuszem autostrady na temat zwolnienia z opłat, to może byłby to dobry czas, żeby rozmawiać o budowie tego węzła. Tam wielu mieszkańców, wielu przedsiębiorców zgłaszało taką potrzebę. Odbyło się mnóstwo spotkań i na pewno pani dyrektor je kojarzy. Natomiast może jakieś światło w tunelu dla tej inwestycji by się pojawiło. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Rozumiem, że teraz czas dla nas.

Jeżeli chodzi o węzeł Słubice, jest to odcinek, który jest objęty umową koncesyjną i pozostaje w zarządzie autostrady koncesyjnej. Umowa koncesyjna przewiduje rozbudowę tego węzła. Jego rozbudowa zgodnie z umową jest uzależniona od warunków ruchu, ale niezależnie od postanowień umowy koncesyjnej faktycznie w tym momencie toczą się rozmowy z koncesjonariuszem na temat przyspieszenia rozbudowy tego węzła i doprowadzenia go do pełnej przepustowości, tak aby lepiej służył również lokalnemu układowi.

Jeżeli chodzi o samą obwodnicę Słubic, obecnie nie są zabezpieczone środki na jej realizację. Ta obwodnica znalazła się w „Programie budowy 100 obwodnic”, ale na liście rezerwowej. I w zależności od realizacji jej programu i czy będą pojawiały się oszczędności, będzie mogła zostać skierowana do realizacji, ale musimy jeszcze poczekać na możliwość pojawienia się tych oszczędności, ponieważ w ramach „Programu budowy 100 obwodnic” mamy oddane dwie obwodnice do ruchu. Jeżeli będziemy mieli bardziej zaawansowany ten program, będziemy mogli powiedzieć coś więcej o perspektywach realizacyjnych tych inwestycji, które są na liście rezerwowej.

Jeżeli chodzi o postulaty ujmowania nowych węzłów na istniejących drogach ekspresowych, wpływa ich do nas bardzo dużo. Każdy jest oczywiście indywidualnie analizowany. Te postulaty, zarówno jeżeli chodzi o nowe połączenia węzłowe, jak i nowe odcinki dróg, które mają charakter wojskowy czy są niezbędne do zapewnienia mobilności wojskowej – do chwili podjęcia ostatecznej decyzji i wydyskutowania ich parametrów czy kwestii możliwości realizacji ze stroną wojskową nie przekazujemy takich informacji.

Jeżeli chodzi o drogę krajową nr 27, nie jest ona ujęta w rządowym programie budowy dróg z tego względu, że nie jest to droga ekspresowa. Jest to tzw. zwykła droga krajowa, a jej przebudowa lub rozbudowa jest możliwa w ramach programu wzmocnień, czyli w ramach tego programu, który nie jest dzisiejszym przedmiotem posiedzenia. Przyznam, że nie pamiętam, czy obecnie są rozpoczęte na niej jakiekolwiek prace. Na istniejącej sieci drogowej mamy otwartych takich większych zadań ok. 800 tytułów, więc nie

jestem w stanie ich wszystkich zapamiętać, ale oczywiście sprawdzimy to i przekażemy bezpośrednio informację.

Jeżeli chodzi o kolejne węzły na autostradzie A2, postulaty systematycznie do nas wpływają, ale musimy wziąć pod uwagę fakt, że koncesjonariusz ma pewne obowiązki wynikające z umowy i każda rzecz, która nie jest dokładnie w niej zapisana, rodzi konsekwencje finansowe. Na pewno nie możemy spodziewać się sytuacji, że koncesjonariusz będzie w stanie zrealizować wszystkie inwestycje. W tym momencie są zaawansowane rozmowy w zakresie rozbudowy węzła Słubice i ten węzeł będzie realizowany w pierwszej kolejności.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Ja bym chciała zadać krótkie pytanie do przedstawiciela NIK-u: czy państwo jako NIK – wiem, że mieliście różne kontrole w różnych instytucjach, ale czy mieliście takie ogólne uwagi dotyczące realizacji poprzedniej perspektywy, poprzedniego programu budowy dróg krajowych i autostrad? Czy one zostały przekazane zarówno do ministerstwa, jak i do GDDKiA? Czy są jakieś istotne punkty, które powinny być uwzględnione przy realizacji tych kolejnych projektów z nowego programu?

Starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Michał Klawinowski:

Powiem szczerze, nie byłem bezpośrednio zaangażowany w kontrole w tym zakresie, więc ciężko mi się odnieść do tego tematu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To ja mam prośbę, jeślibym mogła prosić o informację, oczywiście przygotowaną i przekazaną, czy państwo kontrolowaliście w jakiś sposób i jakie uwagi trafiły w tym zakresie. Dobrze?

Starszy inspektor kontroli państwowej w departamencie NIK Michał Klawinowski:

Dobrze, oczywiście przygotujemy.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Chciałabym jeszcze poruszyć jeden temat. Liczyłam na obecność pana ministra Webera, ale bardzo prosiłabym panią dyrektor. Nie jest to punkt wprost związany z naszym porządkiem, ale bardzo proszę, ponieważ obiecaliśmy na spotkaniu z mieszkańcami z obecną tutaj panią poseł Magdaleną Łośko, ale też z senatorami – panią senator Joanną Sekułą, panem senatorem Beniaminem Godylą… Ponieważ byliśmy na spotkaniu na temat mostu, który budzi bardzo duże kontrowersje – myślę, że to nie jest jedyny most, który budzi kontrowersje – proszę o przekazanie panu ministrowi, żeby się w sposób szczególny pochylił nad tą inwestycją, żeby uruchomił możliwe dla niego procedury i instrumenty, by odpowiedzieć na wątpliwości i pytania mieszkańców oraz spowodować, aby mieszkańcy zostali wysłuchani.

Krótko powiem, o co chodzi. Rozbudowa i budowa drogi powiatowej nr 2179K oraz drogi powiatowej 2178K wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Jeziorzany, gmina Liszki, powiat krakowski, i miejscowości Kopanka, gmina Skawina, powiat krakowski. Inwestorem jest zarząd powiatu krakowskiego. Jest tam proponowana budowa mostu przez Wisłę i sam most jako taki nie wzbudza żadnych kontrowersji, natomiast bardzo duże kontrowersje powoduje przebieg zjazdu z tego mostu i ciągu dalszego przez gminę Liszki. W wariancie proponowanym przez inwestora wygląda to w ten sposób, że zjazd z mostu jest w miejscowości Jeziorzany i tak naprawdę ten zjazd rozjeżdża całą miejscowość. Biegnie wzdłuż szkoły, przedszkola. Jeziorzany będą rozjechane. Mieszkańcy zgłaszają takie postulaty, ale nikt ich tak naprawdę nie słucha: żeby przesunąć ten most, żeby nierozłącznym elementem tej całej inwestycji była również droga wyprowadzająca ruch poza teren gminy Liszki. Aby to było w taki sposób zrobione, by przy okazji nowej inwestycji nie dewastować i nie rozjeżdżać miejscowości.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że mieszkańcy mają wrażenie, że nikt ich nie chce słuchać, nikt się nad tym nie pochyla. Oni mają też taką blokadę informacyjną – nikt

im nie przekazuje informacji, co i jak się dzieje. Natomiast postawiono ich przed takim faktem, że albo most, albo nic – i koniec kropka, tak ma być.

I to jest ciekawostka, ponieważ jak sprawdziłam, ten most nie jest wśród tych 22 mostów obiecanych przez premiera Morawieckiego. To jest most, którego pomysł wybudowania pojawił się, bo pan minister Adamczyk przyjechał, stanął na promie i powiedział, że tu ma być most. I bardzo proszę o wrażliwość, o pochylenie się nad tą inwestycją i przekazanie panu ministrowi – zarówno panu Weberowi, jak i Adamczykowi – żeby pochylili się nad tym oczekiwaniem mieszkańców, bo tak jak mówię, sam most jako taki może byłby i potrzebny. Natomiast jego przebieg, a zwłaszcza zjazd, jest bardzo niefortunnie w tej chwili forsowany. Więc bardzo proszę o przekazanie tych informacji panu ministrowi. Będę bardzo wdzięczna za odpowiedź w tym temacie.

Nie wiem, czy pani poseł Łośko doda coś na ten temat? Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Łośko (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, pani dyrektor, to wszystko, co pani przewodnicząca mówiła, wskazywała, jest niezwykle ważne dla mieszkańców. Mieszkańcy wielokrotnie podkreślali, że są niestety wykluczeni z dyskursu na temat tej inwestycji, że tak naprawdę nie miały miejsca konsultacje społeczne, że dowiadują się pokątnie o tej inwestycji, nie mają szerokiej wiedzy na ten temat.

Natomiast jest wiele zagrożeń płynących z tej inwestycji, dlatego że zjazd z tego mostu, tak jak pani przewodnicząca mówiła, jest bezpośrednio wpięty w infrastrukturę, która istnieje, a ona nie jest do tego w żaden sposób dostosowana. Już teraz te drogi są na tyle wąskie, że budowa i zjazd z tego mostu spowodują, że ten ruch akurat u nich się zwiększy. Ruch, który jest obecnie, już jest uciążliwy. Zwiększenie tego ruchu spowoduje dalsze konkretne problemy. Inwestycja ma spowodować również zamknięcie boiska, które znajduje się przy zjeździe z mostu.

Już teraz mieszkańcy mówią, że wyjazd z ich posesji, bo to są wąskie drogi, jest bardzo uciążliwy, więc bardzo prosimy o zważenie na te inwestycje. Są niezwykle problematyczne. Mieszkańcy mówili, że budowa tego mostu jest możliwa, ale w połączeniu z budową obwodnicy, a nie z bezpośrednim wpięciem w infrastrukturę, która już istnieje i żaden sposób nie odbierze tego ruchu drogowego, bo on wzrośnie. I niestety ten ruch samochodowy, który jest w Skawinie, przeniesie się do innej miejscowości i nie rozwiąże w żaden sposób problemu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Oczywiście przekażemy informacje na piśmie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jeszcze pan dyrektor Kotylak. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego Sławomir Kotylak:

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, wykorzystując kwestię apeli, ja też zwróciłbym się z małym apelem. Węzeł na drodze S3 Niedoradz. Obecnie jest węzeł połówkowy. Cieszę się, że oddział lubuski GDDKiA podjął starania z prywatnym inwestorem wybudowania połowy z połówki zjazdu z Niedoradzu. Myślę – i tutaj wyrażam również pogląd jako radny Zielonej Góry, ponieważ strefa w okolicy Niedoradzu będzie strefą gospodarczą miasta Zielonej Góry – aby już na tym etapie, za jednym razem, rozwinąć ten węzeł do pełnego węzła, byłoby to na pewno wskazane z punktu widzenia gospodarczego, jak i samej inwestycji. Myślę, że rozdzielanie połówki węzła jeszcze na dwie osobne inwestycje z punktu widzenia gospodarczego nie byłoby wskazane.

W związku z tym apel, aby móc przyjrzeć się temu problemowi, czy jest możliwość we miarę krótkim czasie – ponieważ wiem, że ten inwestor jest bardzo zdeterminowany

i bardzo szybko posuwają się prace projektowe dla tej połówki z połówki węzła – czy nie można by się nad tym równolegle pochylić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor coś doda?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Oczywiście.

Ja tutaj też miałabym postulat do pana dyrektora. Jak najbardziej nowe postulaty w zakresie węzłów są często wykorzystywane przez prywatny biznes czy też lokalne samorządy. Ja z kolei postulowałabym, żeby to było we współpracy – nie tylko koncepcyjnej, ale też żebyśmy wspólnie realizowali w zakresie finansowym te inwestycje. Wiadomo, że jednocześnie wszystkich zadań Skarb Państwa też nie jest w stanie zrealizować. Mechanizmy prawne, które funkcjonują w ustawie o drogach publicznych, umożliwiają dofinansowanie zadań właśnie przez takich prywatnych inwestorów jak w tym przypadku, ale również przez jednostki samorządu terytorialnego. W sytuacji, kiedy inwestycja jest finansowana z kilku źródeł i mamy kilku partnerów, którzy są w nią zaangażowani, na pewno przyspiesza to realizację. Zachęcam więc do tego, abyśmy wspólnie realizowali nasze inwestycje.

Dyrektor departamentu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego Sławomir Kotylak:

Dziękuję, pani dyrektor, oczywiście przekażę tę informację.

Inwestor jest inwestorem tej ćwiartki węzła, natomiast, ubolewam, gmina nie jest już w obszarze dużego już miasta Zielonej Góry. W związku z tym jako radny nawet nie mogę wpłynąć na prezydenta, aby inżynierię finansową był w stanie przygotować dla tej brakującej ćwiartki. Natomiast ja patrzę z punku widzenia przygotowania całego procesu inwestycyjnego. Myślę, że gdyby to pospinać ładnie nawet z tym inwestorem prywatnym, to byłoby z korzyścią dla wszystkich. Także dla strony rządowej, bo jakkolwiek by patrzeć, to już 1/4 węzła powstaje ze środków prywatnych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pani dyrektor się pochyli.

Szanowni państwo, czy są jeszcze jakieś pytania, głosy w dyskusji?

Jeśli nie, to zamykam posiedzenie podkomisji. Bardzo wszystkim dziękuję za prezentację, za wszystkie pytania, odpowiedzi i oczywiście te, na których uzupełnienie będziemy czekali, na odpowiedź pisemną.

Bardzo dziękuję.